

舵輪

海丸無事終

昨年11月より約4ヶ月に及ぶドック工事が無事終了し、3月2日海王丸パークに戻りました。マスト・ヤード等の塗装や、一般公開に向けての清掃・整備が行われた後、3月21日には一般公開を再開しました。

当日心配された天気は優しくそして暖かく味方し、多数のボランティアによる歓迎の餅つき大会も、用意した餅や豚汁が、一気になくなるほどの大盛況でした。本日にさい先の良いスタートをきる事ができ、今年も例年以上に良い年になるような気がします。

海王丸の帰りを待つていた方も多いと思います。装いを新たにした船にお越しになる皆様のことを、海王丸もマストを高くして（首を長くして）待っています。

空丸ツキの甲羅手

「フェリー 処女航海」

玉井 文次

新造船のフェリー「さんふらわあ くらば」の処女航海クルーズを知り、一番船に乗りたいたいという想いが募り、申し込みました。

1月28日富山発、29日は東京周辺で時間を過ごし、東京駅前にて夕方バスに乗り、常磐自動車道を経由、大洗港フェリーターミナルに到着。ターミナルにて休憩待機。

乗船前に、初就航挨拶。テーブルカット等のイベントがあり、船内へ。我々は2等寝台、6人部屋下段のボンクで案内広く、1列づつに区切られている。船内見学をしておこうと廻ったが、以前のフェリーと違い、車を運ぶのが主目的となつたため、客室とかパブリックスペースは1階のみで、乗客定員も三百四十二名と少なく、あまり見るような所もなく、売店もなく、自動販売機とゲーム機が設置されている。日本の船なので浴室は大きなものがついています。

船内では出港前に、レストランで船長の挨拶があり、鏡割りをやって就航を祝った。特に何もすることなく、入浴して就

寝。23時59分、静かに出港した。

次の日7時に起床。8時バイキング形式の朝食を取る。日本で最も東に位置するトドケ崎灯台沖を通過。岩手の北山崎近くの二百メートルの断崖から落下する滝が氷結しているのが印象に残った。海は穏やかで、午後からはブリッジ見学。広々としたブリッジで、最新の計器類が設置され、自動操舵運転航されており、速度は約21ノットであった。

20時に苫小牧港に着岸。北海道らしく雪が降り、吹雪いていたが積雪は少なく、バスで白老町へ向かった。約50分でホテルに到着し、温泉入浴。急いで、また苫小牧港へ引き返し、ターミナルで乗船手続き後、食料を仕込んで乗船。就寝の支度をしておき、乗船後ボンクに入る。

帰りは大洗港まで終日クルージング。午前はエンジンルーム見学が行われた。ルーム内は外気を取り入れているので涼しいくらいで、一万七千八百馬力が2基で、可変ピッチプロペラが装備され、運転はブリッジで行っている。機関部は2名で勤務しているそうです。

金華山沖を通過時、灯台より霧笛で初就航を祝福され、船からは汽笛でお返しをして通過した。午後は、パーサーよりいろいろなお話を聞き、帰りは波高も高く、少し船も揺れを感じた。

19時、定刻どおり大洗港に帰港。下船した。やはり走っている船に乗っているのは楽しく、各地の人や知り合いに会えて良かった。これからも折があれば手軽な船旅を楽しみたいと考えています。

Q E 2 に乗ってまいりました

二等航海士 小武海 紀人

遅ればせながら、新年あけましておめでとございます。私事で恐縮ですが、このたび1月4日に結婚いたしました。少々の話をさせていただけますと、妻は旧姓を永井巳都子と申しまして、平成5年の東京サンフランシスコの航海時に新海王丸船上で知り合いました。つまり私が実習生の時、研修生として乗り込んでいたわけです。ちなみに妻はこの航海以前に新海王丸の国内航海にも乗船しており、その時の写真にはメインマス

トの近藤さんご夫妻が写ってられます。つくづく縁というものは、おもしろいものだと思います。さて、その時の新海王丸には阪本義治次席三等航海士、大西将平甲板長、水落昌直操機次長、池田順二甲板員、松原真一甲板員、大西修司甲板員と、皆様お馴染みの方々が乗船してあり、こと新海王丸船上における妻にかかわるエピソードを、私以上に存じている方が私の周りに沢山いるという素晴らしい状況にあります。

さて、前置きが長くなってしまいました。私達は新婚旅行でQ E 2 ことクイーンエリザベス2世号に乗ってまいりました。以後はQ E 2 乗船記ということとで、この船を「紹介したい」と思っています。

（のろけ話になつたらごめんなさい）ラメールを購読されている方にはお馴染みですが、Q E 2 は英国キユナード・ラインにより運航されております。このキユナード・ラインという会社は、千八百三十九年（ちなみに明治元年は千八百六十七年）にハリファックス出身の実業家サミエル・キユナードにより設立され、当初は英国サザンプトンと米国ボストンとを結ぶ大西洋定期郵便船を運航しておりました。当時の大西洋定期便に使用されていた船は、そのほとんどが帆船であり、輸送にかかる時間はどうしても正確になりがちな時間でしたが、キユナードは最初から蒸気外輪船を採用し、時間の正確さを売り物にして業績を伸ばしていきました。その後、船に乗るといふことが単なる移動の手段ではなく、上流階級の人々にとつて社交界の会場として用いられるようになり、千九百年頃からは大型豪華客船と呼ばれる船が登場してきました。有名なタイタニック号事件もこの頃の話です。キユナード・ラインではモーター二ア号（総トン数三万二千トン、全長二百六十メートル）という豪華客船を運航してまいりました。この船は千九百九

ます。このことにより、後にクイーンという名称の船を運航することとなる訳です。また同様の理由によりキユナード・ラインの船舶はすべて海軍登録されており、英国の非常事態にはロイヤルネイビー（英国海軍）の一員として運航されることとなつております。最近では千九百八十四年のフォークランド紛争の際、Q E 2 が活躍したことを記憶されている方も多いかと思えます。余談ですがQ E 2 のキャプテンを和訳すると船長ではなく艦長になります。

さてQ E 2 ですが、正式には2 なのだそう。2 があれば当然1がある訳で、初代クイーン・エリザベス（総トン数八万四千トン、全長三百四十四メートル）は千九百四十年にクイーン・メリの姉妹船として就航しました。つまりクイーン・メリを日本丸とすれば、クイーン・エリザベスは海王丸に相当します。両船共に、文字通り客船会の女王として活躍しました。クイーン・メリは千九百六十七年に現役を引退し、現在はロサンゼルス郊外のロングビーチ港にフロートイングホテル兼博物館として係留されております。しかしクイーン・エリザベスは千九百七十二年香港にて停泊中に火災を生じ、解体を余儀なくされてしまいました。

Q E 2 は千九百六十八年に就航しました。総トン数六万九千トン、全長二百九十三メートル、全幅三十二メートル、全高六十二メートル、喫水九メートル、乗客数千九百名、乗組員千五百名というのが主なスペックです。なぜこの大きさが主なのかというと、パナマックスと言つたかと言つと、パナマ運河を航行できる最大の大きさだからです。近年十万吨級の客船ブランド・プリンセス号が就航していますが、長さはむしろQ E 2 のほうが長いくらいで、その分高さを増しているそうです。余談ですが日本では、最近各地にベイブリッジができて、船の高さを制限する港が多くなりつつあります。そのうちに世界の有名な客船は日本の港に入れなくなるのでは、と心配しているのは私だけでしょうか。

さて、私達は今回某旅行会社のツアーでQ E 2 に乗船しました。私自身は決して旅行会社の回し者ではないので宣伝を

